

Ed.

501. Frumvarp til laga

[206. mál]

um kaup á sex skuttogurum.

(Lagt fyrir Alþingi á 90. löggjafarþingi, 1969—70).

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að láta smíða allt að sex skuttogara í þeim tilgangi, að þeir verði seldir einstaklingum, félögum eða bæjar- og sveitarfélögum.

Til þessara framkvæmda er ríkisstjórninni heimilt að taka lán, er nemi allt að 80% af byggingarkostnaði skipanna, til þess tíma og með þeim kjörum, sem um semst. Veðsetja skal togarana með 1. veðrétti til tryggingar láninu, og skal sú veðsetning halda fullu gildi, þótt togararnir verði seldir.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að leggja fram úr ríkissjóði allt að 7.5% byggingarkostnaðar skipanna á byggingartíma þeirra, og skulu kaupendur skipanna endurgreiða þetta framlag, þegar greiðslu lána, sem veitt eru samkvæmt 3. gr., er að fullu lokið, samkvæmt reglum, sem ríkisstjórnin setur um það efni.

3. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að lána kaupendum togaranna allt að 80% af andvirði þeirra til allt að 18 ára. Heimilast henni að nota til þess það lán, sem um ræðir í 1. gr., og taka til viðbótar lán, sem með þarf. Lánin skulu veitt með þeim kjörum, sem ríkisstjórnin ákveður, enda skuldbindi kaupendur sig til að greiða til Ríkisábyrgðasjóðs ákveðinn hundraðshluta af brúttóaflaverðmæti skipanna samkvæmt reglum, er ríkisstjórnin setur, og gangi fé þetta til greiðslu afborgana og vaxta af lánunum og framlags úr ríkissjóði samkvæmt 2. gr.

Lán samkvæmt 1. mgr. skulu veitt lántakendum með þeim kjörum, að þeir beri halla eða njóti hagnaðar, er verða kann vegna gengisbreytinga, þannig að vaxta- og afborganagreiðslur hækki eða lækki í íslenskum krónum í hlutfalli við slíkar breytingar.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Allt frá upphafi togaraútgerðar hér á landi hefur hún verið veigamikill þáttur í sjávarútveginum. Því er þó ekki að leyndu, að eins og önnur útgerð hefur togaraútgerðin öðru hvoru átt við að etja erfiðleika, sem hafa mótast af ýmsum aðstæðum svo sem almennu efnahagsástandi í landinu, verðþróun á erlendum mörkuðum, þróun í aflabrögðum og aðgerðum, ríkisvaldsins varðandi fiskveiðilögsöguna.

Endurnýjun á framleiðslutækjum togaraútgerðarinnar lýtur sömu lögmálum og í öðrum atvinnurekstri, að lokum hlýtur það að vera arðsemi atvinnutækjanna, sem ræður mestu um hverju fram vindur í því efni. Þegar litið er á tímabilið eftir síðari heimsstyrjöldina kemur í ljós, að á tveimur tímabilum, með rúmlega áratugs millibili á sér stað endurnýjun togaraflotans. Í fyrri skiptið gerðist það eftir lok heimsstyrjaldarinnar að togaraflotinn var endurnýjaður að öllu leyti enda voru hin gömlu skip þá mjög úr sér gengin.

Þrátt fyrir góða afkomu togaraútgerðarinnar á árunum þar á undan reyndust einkaátvinnurekendur ekki hafa svo mikla trú á rekstri togara í framtíðinni að þeir vildu kaupa öll þau skip, sem ríkisstjórnin taldi þá nauðsynlegt að láta byggja til eðlilegrar endurnýjunar togaraflotans. Hluti af hinum nýju togurum, sem þá voru byggðir voru því seldir í hendur sveitarfélaga til reksturs.

Næst gerist það svo á árunum 1958 og 1959, að mikill hvalreki kom á fjörur togarana, þar sem voru mjög auðug karfamið við austurströnd Norður-Ameríku. Þetta leiddi til byggingar nokkurra nýtzku togara, stærri en þeirra, sem áður höfðu verið í íslenska togaraflotanum, sem einmitt var ætlað að stunda veiðar á hinum fjarlægum miðum. Um sama leyti höfðu fiskveiðitakmörkin við Ísland verið færð út í 12 sjómílur, en það leiddi til þess, að sum veiðisvæði, sem áður höfðu verið þeim gjöfufull voru þeim nú algerlega lokuð. Ef litið er á þetta frá sjónarmiði togaraútgerðarinnar einnar þá er enginn vafi á því, að það hafði mjög afdrifaríkar afleiðingar fyrir hana, þar sem það skerti til mikilla muna aflamöguleika togarana hér við land. Þegar því hin gjöfufull karfamið við Labrador og Nýfundnaland voru þurr- ausin upp úr 1960 og heimamiðin voru nær hin einu, sem sótt varð á, mestan hluta ársins, varð skerðing þeirra miða þeim mun tilfínanlegri fyrir togarana.

Þetta kom og mjög niður á rekstri togarana fljótlega eftir 1960 og þrátt fyrir nauðsyn þess að endurnýja þann skipakost, sem fyrir var, varð ekki vart við neinn áhuga eigenda skipanna í þá átt.

Nú er það svo, að fiskveiðar og fiskiðnaður Íslendinga er samanslunginn úr mörgum þáttum, sem allra verður að gæta ef vel á að fara. Nýting fiskistofnanna er einn þáttur og nýting á afkastagetu fiskiðnaðarins er annar. Hinn öflugi síldarstofn í hafinu austur af Íslandi á fyrri helmingi þess áratugs, sem nú er að líða og hagstætt verðlag á afurðum síldveiðanna ýtti mjög undir uppbyggingu flota, sem hentugur var fyrir þær veiðar. Togararnir gátu ekki keppt við síldveiðiflotann m. a. vegna mjög mikils afla hins síðarnefnda, sem leiddi til þess að fjármagnið leitaði þangað. Á sama tíma fóru aflabrogð togara um allt Norður-Atlantshaf minnkandi og togaraútgerð hinna rótgrónu togaraútgerðarþjóða á þessu svæði átti mjög í vök að verjast. Til þess að halda þeirri útgerð við lýði voru teknir upp ríkisstyrkir í stærri stíl en nokkru sinni áður, bæði til reksturs og endurnýjunar flotans.

Það var hins vegar ljóst, að hin einhæfa þróun í uppbyggingu íslenska fiskiskípaflotans fól í sér hættu fyrir fiskveiðarnar og fiskiðnaðinn, þar sem m. a. tók að bera á skorti á hráefni fyrir þýðingarmestu grein fiskiðnaðarins, frystiðnaðinn.

Nauðsyn var því á, að beina þróuninni í þá átt, að ýtt yrði undir eðlilega endurnýjun togaraflotans, sem tekinn var að ganga mjög úr sér auk þess, sem þróun nýrra skipagerða kom til, sem nauðsynlegt var, að Íslendingar tækju þátt í.

Þessu til viðbótar hefur það svo komið til, að þær aðstæður hafa skapast í fiskveiðum á Norður-Atlantshafi, að vissir þýðingarmiklir fiskistofnar hafa gengið mjög til þurrðar þannig, að gera verður ráðstafanir þeim til verndar. Hér getur orðið um allröttækar ráðstafanir að ræða svo sem takmarkanir á veiði og kvóta-skiptingu á því magni, sem óhætt verður talið að veiða. Fyrir Íslendinga er því mikil nauðsyn á því að halda ekki aðeins sínum hlut á hinum hefðbundnu veiðisvæðum umhverfis Ísland heldur einnig að skapa sér sem bezta aðstöðu til veiða á fjarlægum miðum. Í þeim efnum getur minnkandi afkastageta togaraflotans orðið afdrifarík. Þetta er veigamikil ástæða fyrir byggingu togara af þeirri stærð, sem hér er ætlað að gera.

Að undangenginni athugun nefndar, sem ríkisstjórnin skipaði hefur því verið ákveðið að leita heimildar Alþingis til þess að láta smíða 6 skuttogara af þeirri stærð, sem hentugir gætu talizt, þ. e. skip, sem gætu stundað veiðar á þeim miðum, sem hinir beztu togarar okkar hafa stundað á til þessa og flutt aflann til vinnslu í frystihúsum í landi. Þessi skip uppfylla sérstakar þarfir íslenzks sjávarútvegs sem ekki verða uppfylltar með minni gerðum skipa og er þar að leita raka fyrir því, að farið er út á þá óvenjulegu braut að styrkja smíði þeirra sérstaklega með framlagi af ríkisfé. Eru þetta hliðstæðar ráðstafanir og aðrar togaraútgerðarþjóðir við Norður-Atlantshaf hafa gert undanfarið en þær veita beina styrki til byggingar togara til veiða á fjarlægum miðum og það í mun stærri stíl en hér er ætlað.

Með frumvarpi þessu er leitað heimildar fyrir ríkisstjórnina til að láta smíða 6 skuttogara, er seldir yrðu einstaklingum, félögum eða sveitarfélögum. Jafnframt er gert ráð fyrir vissri fyrirgreiðslu ríkisins, í fyrsta lagi við smíði skipanna með framlagi hluta byggingarkostnaðar og í öðru lagi með tiltekinni lánaþyrirgreiðslu.

Að dómi ríkisstjórnarinnar er hér um að ræða alveg sérstakar ráðstafanir til eflingar íslenzkum sjávarútvegi, ekki aðeins togaraútgerðinni sem slíkri heldur sjávarútveginum í heild, með því að þær munu leiða til bættrar nýtingar afkastagetu frystiiðnaðarins jafnframt sem þær tryggja áframhaldandi þátttöku Íslendinga í fiskveiðum á þýðingarmiðlum fiskimiðum á Norður-Atlantshafi, sem Íslendingum er nauðsyn að tryggja sér aðgang að í framtíðinni.

Athugasemdir við einstakar greinar.

Um 1. gr.

Ríkisstjórninni er með þessari grein heimilað að láta smíða allt að 6 skuttogara, er seldir verði einstaklingum, félögum eða sveitarfélögum. Samkvæmt tillögu skuttogaranefndar hefur smíði þessara skipa verið boðin út og er þess að vænta að tilboð liggi fyrir í lok þessa mánaðar. Stærð skipanna er um 59 m.

Gert er ráð fyrir því, að lán fáið með skipunum, er nemi 80% af byggingarkostnaði þeirra og því nauðsynlegt að ríkisstjórnin hafi heimild til slíkrar lántöku. Um upphæð þeirra getur ekkert legið fyrir fyrr en tilboð berast.

Um 2. gr.

Af þeim 20%, sem gert er ráð fyrir, að greiða þurfi við byggingu skipanna er ætlað að væntanlegir kaupendur greiði 75%, enn fremur að það sveitarfélag, sem skipin verða gerð út frá leggi fram 7.5% og loks að 5% komi sem framlag frá ríkinu. Enn fremur leggi ríkið fram sem svarar 2.5% af byggingarkostnaðinum og verði því fé varið til útbúnaðar á skipunum, þannig að heildarframlag ríkisins nemi sem svarar 7.5% af byggingarkostnaði.

Þetta framlag ríkisins er þó ekki óafturkræft, þar sem gert er ráð fyrir, að það verði endurgreitt en þó ekki fyrr en öll lán hafa verið greidd og þá án vaxta.

Um 3. gr.

Nauðsynlegt er að heimila ríkisstjórninni að veita væntanlegum kaupendum lán með skipunum og er þá gert ráð fyrir, að byggingarlánið verði vfirtekið af Ríkisábyrðasjóði og endurlánað til allt að 18 ára. Í heim áætlunum, sem um þetta hafa verið gerðar er út frá því gengið að kaupendur skipanna skuldbindi sig til að greiða ákveðinn hundradshluta af brúttóaflaverðmæti skipanna til að standa undir greiðslum afborgana og vaxta af láninu. Þar sem ekki er vitað um byggingarkostnað skipanna fyrr en tilboð ligga fyrir, er ekki unnt að ákveða endanlega um þennan hundradshluta, en í áætlunum hefur verið gert ráð fyrir að hann þyrfti að vera 20% fyrstu þrjú árin, en 16% á ári eftir það. Um þetta yrði að setja nánari reglur.

Um 4. gr.

Þar sem hér verður um erlend lán að ræða er óhjákvæmilegt að binda lánveitingar til kaupenda skipanna gengisákvæði svo sem hér er gert ráð fyrir.